notiziario della SAT DLF Udine

Numero 12 Anno 4 (1) Marzo 1999

La fine del vapore a Udine

Editoriale

Alla fine e all'inizio dell'anno è sempre tempo di bilanci e di previsioni. E questo non solo dal punto di vista puramente contabile ma anche come "sunto" delle aspettative e giuste aspirazioni di ognuno di noi. A prima vista l'anno scorso potrebbe sembrare un anno un po' scontato, ma se osserviamo alcuni fatti che si sono susseguiti, questi ci danno la misura che molto si è mosso. L'abbandono della sezione da parte di un gruppo di soci ha da un lato chiuso una parentesi polemica che da troppo tempo si trascinava negli animi di molti di noi, ma ha altresì aperto la possibilità di un impegno che prima non era stato neanche preso in considerazione. L'impegno stesso profuso da diversi soci nel periodo estivo per portare avanti i lavori sul circuito del vapore vivo, ne sono un segno tangibile.
La partecipazione alle gite ha segnato un po' il passo. Se da un lato è sempre più difficile accontentare tutti i gusti e quindi proporre delle "uscite" interessanti, dall'altro lato mi stupisco per le obiezioni sollevate sulla dispendiosità di tali viaggi. Purtroppo viaggiare ha i suoi costi, che si cerca con tutti i mezzi di contenere nei limiti del possibile. E' altresì vero che così come una persona è disponibile a mettere mano al portafoglio per acquistare l'ultimo modello uscito in commercio, l'avere la possibilità di vedere macchine ed impianti dal vero sia un ulteriore completamento della "cultura ferroviaria" di ognuno di noi, in sostanza l'investimento economico

segue a pagina 2

Il 19 gennaio alle 15.50 a Udine si è chiusa un'epoca: anche l'ultima vaporiera assegnata al deposito locomotive udinese è partita. Infatti, la 880.051 è stata assegnata al deposito di Cremona, ma, di fatto, sarà data in uso all'Associazione ALe 883 di Tirano. Questo gruppo che dispone già di un cospicuo parco rotabili, tra i quali la 740.074 che sta venendo ricostruita, ha trovato gli opportuni appoggi in ambito FS ed adeguati finanziamenti per costituire un museo dinamico.
Essendo il vapore inviso dalle officine e dal deposito di Udine, questa associazione ha avuto via libera per prelevare la 880, locomotiva che veniva via via definita guasta o con insufficiente autonomia alle nostre richieste di utilizzo. Oppure, quando per qualche misterioso motivo c'era una minima possibilità di effettuare un modesto treno con essa, ci venivano presentati dei preventivi con cifre spropositate.
Dopo alcune riparazioni di piccoli guasti, dovuti più che altro alla lunga inattività, che sono state effettuate, anche con prelievo di pezzi dalla 880.108 monumentata in deposito (!), dagli stessi soci dell'associazione e dai macchinisti di Cremona, la macchina, a dimostrazione della sua "scarsa autonomia", ha raggiunto tranquillamente Tirano con i propri mezzi, trainandosi dietro 2 carri E carichi di carbone, un vecchio carro F di servizio per attrezzi, un bagagliaio a due assi e l'E 626.443 dell'Associazione ALe 883, rimesso a nuovo. L'unico problema si è avuto a Verona, dove si è bloccato l'unico iniettore funzionante; la sua riparazione è avvenuta il giorno dopo, permettendo la continuazione del viaggio. In seguito la 880 verrà portata a Cremona per altre riparazioni, che le permetteranno di funzionare ancora per molti anni.
Questo dimostra che se c'è la volontà "politica" si può fare tutto, anche magari ripristinare la 691.022, attualmente al museo della scienza e della tecnica di Milano, come avrebbero intenzione di fare i soci del gruppo di Firenze, dopo le riparazioni della 685, della 741 e della 743. Mentre qui a Udine, a causa della mancanza di locomotive e di personale (gli addetti alla manutenzione ed i macchinisti abilitati al vapore sono oramai tutti in pensione o lo sono prossimi), dovremo accontentarci di vedere il vapore in videocassetta, oppure andarlo a cercare dove le vaporiere sono ancora in funzione.

Claudio Canton

Il convoglio con la 880.051 in testa pronto a partire dal deposito di Udine (E. Ceron)

Editoriale (segue da pagina 1)

non frutta in questo caso un bene, ma allarga la conoscenza. Secondo me un calcolo economico molto valido da mettere nel budget personale di ognuno di noi.
Il responsabile del gruppo è, anche, quella persona che sonda un po' gli umori dei singoli, li fa propri e nelle sintesi di ognuno di essi si adopera per il loro conseguimento nell'ambito del dettato sociale. A questo riguardo non mi stancherò mai di sottolineare come sia importante sentire il gruppo e l'attività ad esso connessa come parte integrante del proprio cammino di maturazione all'interno del nostro hobby. Ognuno di noi è nel suo piccolo un po' il fautore di questo cammino. Personalmente ogni volta che ci incontriamo scopro di essere più completo, più interessato proprio perché mi compiaccio di parlare ed ascoltare le varie persone.
Se mi permettete l'uso di un esempio. Gli inglesi usano chiamare la casa in due maniere: ***home*** e ***house***. A prima vista una vale l'altra, ma nella realtà c'è una bella differenza. Con house si identifica l'edificio, la costruzione in se e per se, con l'altra, home, si identifica l'insieme di valori in esso contenuti e cioè il focolare, l'ambiente familiare, il luogo di ritrovo per svolgere la vita di relazione. Ecco in questo esempio sta l'augurio e l'impegno che io ed il consiglio direttivo ci proponiamo per questo anno. Abbiamo costruito un buon edificio, funzionale e carino, cerchiamo e chiediamo l'impegno di tutti voi per renderlo sempre più quel luogo destinato ad essere un punto di arricchimento culturale nel nostro hobby. Buon proseguimento nell'anno in corso dunque e buon lavoro a tutti voi.

Fabio Galimberti

E 626 – La situazione

Questo articolo, dedicato alle locomotive elettriche della classe E 626, inizialmente voleva essere un elenco delle macchine ancora esistenti ad una certa data in modo da "fotografarne" la situazione, oltre che essere un mio modesto omaggio a questi locomotori.
Questa situazione presenta molte similitudini con quella avvenuta all'epoca della scomparsa del vapore.
Infatti, in entrambi i casi ci sono tantissime macchine accantonate per la demolizione, una sparuta schiera a far servizi occasionali (manovre, riserve e qualche raro treno in linea) ed infine una ancor più sparuta schiera conservata in museo o come monumento e, per le più fortunate, l'attività in testa a treni speciali.
Ma tornando al discorso dell'articolo, questo non è stato fatto ad elenco di tutte le macchine esistenti per il motivo principale che la situazione è in continua evoluzione e prima o poi l'elenco si dovrebbe aggiornare.
Volendo però dare comunque una veduta della situazione porterò alla vostra cortese e paziente attenzione un piccolo elenco delle macchine che a me risultano atte o che sono conservate, escluse quindi quelle di cui ho avuto notizia, ma di cui non conosco il numero di servizio.

La E 626.384 monumentata a Gemona (J. Andrighetti)

E 626 di Iª serie

N° macchina	Uso o stato	Assegnazione	Note
E 626.001	Atta	Bologna	
E 626.005	Conservata	Museo di Pietrarsa	Unica locomotiva rimasta integralmente allo stato d'origine
E 626.006	Atta	L.F.I. (Arezzo)	E' dipinta in nero e viene usata per servizio normale, occasionalmente per treni speciali
E 626.012	Atta	L.F.I. (Arezzo)	Come sopra (personalmente ne auspico, almeno per una, il futuro in testa a treni speciali)

E 626 di IIª serie

E 626.015	Atta	Mestre	
E 626.018	Conservata	Lubiana (SLO)	Locomotiva finita nell'ex Jugoslavia a causa di motivi bellici (2ª guerra mondiale) e divenuta preda bellica. Porta la classificazione JŽ 361.001
E 626.025	Atta ?		Sembrerebbe in servizio ad Alessandria per treni speciali ma altri dati la darebbero accantonata
E 626.027	Conservata	Trieste	E' dipinta in grigio e vi sarebbe l'intenzione di riattivarla. E' ora rinumerata 059 in quanto la 059 originale era in cattive condizioni ed è stata demolita.
E 626.045	Atta	Sondrio	Per speciali
E 626.074	Conservata	Verona	
E 626.077	Conservata	Lubiana	Vale lo stesso discorso fatto per la 018 - la 077 porta la classificazione JŽ 361 106
E 626.089	Atta	F.C.V.	

E 626 di IIIª serie

E 626.128	Atta	F.C.V.	
E 626.150	Atta	S.A.T.T.I.	
E 626.156	Conservata	Foligno	Monumento
E 626.185	Atta	Lecce	
E 626.187	Atta	S.A.T.T.I.	
E 626.193	Atta	F.C.V.	
E 626.194	Atta	Roma	Per speciali
E 626.215	Atta	S.A.T.T.I.	
E 626.220	Conservata	Museo Piemontese	
E 626.223	Atta	L.F.I.	
E 626.225	Atta	Firenze	Per speciali
E 626.231	Atta	Verona	Per speciali (altre fonti la darebbero demolita)
E 626.238	Atta	Trieste	Per speciali
E 626.248	Atta		Pare assegnata ad un gruppo estero
E 626.249	Conservata	Ranco	Villa Fantasia-Museo Ogliari
E 626.266	Atta	Ancona	
E 626.287	Atta	Milano	Per speciali
E 626.294	Atta	La Spezia	Per speciali
E 626.311	Atta	L.F.I.	
E 626.384	Conservata	Gemona	Monumento
E 626.386	Atta	S.A.T.T.I.	

E 626 di IVª serie

E 626.443	Atta	Sondrio	Per speciali

Abbreviazioni usate in queste tabelle

L.F.I. - **L**a **F**erroviaria **I**taliana di Arezzo (linee per Sinalunga e Stia)
S.A.T.T.I. =**S**ocietà per **A**zioni **T**orinese **T**ranvie **I**nterurbane (linea per il Canavese e Lanzo)
F.C.V. = **F**errovia **C**asalecchio **V**ignola (Bologna) (linea omonima)

Tabelle riepilogative

Atte alla private	N°	Atte per treni speciali	N°	Conservate statiche	N°
L.F.I.	4	F.S. e gruppi privati	14	Musei e monumenti	7
S.A.T.T.I.	4			Slovenia	2
F.C.V.	3				
Totale	11		14		9
Totale atte			25	Totale conservate	9
Totale preservate					34

Fatta eccezione per le 11 locomotive delle ferrovie private, al momento attuale 25 macchine potranno così testimoniare ai posteri il ricordo ed i fasti di questa classe.

Serie	Conservate	Costruite
Iª	3	14
IIª	8	85
IIIª	21	308
IVª	1	41
Totale	34	448

Nota a margine.
In regione è presente il 9% delle macchine conservate.
Le E 626 preservate, secondo questo elenco, sono il 7,6% delle macchine costruite.
Le conservate atte, aggiornamento attuale dell'elenco, sono il 5,6% della classe.

L'elenco è aggiornato a dicembre '98; la situazione nel frattempo può essere mutata nel seguente modo:
le macchine atte della S.A.T.T.I. sono ancora in servizio, ma probabilmente non per molto tempo; infatti quando i nuovi elettrotreni saranno in servizio le E 626 saranno accantonate.
I locomotori della L.F.I. continuano a vivacchiare, ma temo non per molto.
E' sperabile che vengano conservate la 006 e/o la 012 in quanto ancora allo stato d'origine (possibilmente atte). La definizione stato d'origine si riferisce solo alla cassa.
La F.C.V. conta di usare ancora per un po' di tempo le sue tre macchine per treni merci, forse anche su tratte FS!
Dalle riviste, dalle quali ho in parte attinto le mie informazioni, completate dalle notizie fornitemi dal nostro socio macchinista Gianni Viel (al quale va il mio ringraziamento), si apprende che forse un altro paio di macchine saranno conservate per treni speciali.

Denis Carlutti

Sopra: La E 626.015 a S. Candido (V. Paoluzzi)

Sotto: La E 626.238 a Tarvisio (C. Canton)

Pedemontana

Gli amministratori dei comuni della Pedemontana hanno chiesto alle FS il ripristino del traffico merci sulla linea Sacile-Gemona, ora limitato principalmente alla movimentazione stagionale dei carri di cemento provenienti dai cementifici di Fanna (Maniago) e Lestans (Travesio). Questi carri sono diretti all'estero, principalmente in Austria, dove considerato il clima si lavora solo nei mesi caldi. Si è fatto presente che la sola stazione di Maniago (località nota per le coltellerie ed in cui è presente anche una grossa zona industriale) potrebbe movimentare almeno 3.000 carri l'anno, che significherebbero un treno al giorno.
Ovviamente le FS hanno risposto che non è possibile, in quanto la linea non è elettrificata ed ha alcuni ponti che non sopportano carichi troppo elevati e che perciò i convogli dovrebbero viaggiare con composizione e velocità limitate. Infine consigliano l'uso delle stazioni di Pordenone e Casarsa.
Strano, perché sono pochi anni che questa linea è stata completamente rinnovata con armamento pesante, e con il controllo centralizzato del traffico, in previsione dell'instradamento dei treni merci diretti o provenienti dall'Austria, che così avrebbero evitato il nodo di Udine. In seguito alla realizzazione dello scalo di Cervignano questa ipotesi è stata naturalmente accantonata.
Gli amministratori e le aziende della zona però non demordono e continuano nella loro "crociata".

Claudio Canton

Cisterna di cloro deraglia a Udine

Nella notte fra sabato 16 e domenica 17 febbraio si è sfiorata la tragedia a Udine. Infatti, una cisterna contenente 25 tonnellate di cloro, proveniente dalle industrie chimiche Caffaro di Torviscosa e diretta a Brescia, è deragliata, finendo contro un terrapieno dello scalo Parco a due passi dall'edificio del posto movimento dello stesso Parco. L'incidente è stato causato da negligenza. Infatti, come accertato dall'inchiesta della Polizia Ferroviaria, il convoglio si è fermato per il cambio dei macchinisti; questi ultimi non hanno frenato il tutto a dovere, così, complice una leggera pendenza del binario, in convoglio si è messo in modo finendo la corsa contro il terrapieno. Sotto i carri non erano state neppure posizionate le staffe di stazionamento, obbligatorie specialmente quando ci sono vagoni che trasportano merci pericolose. Ora i risultati delle indagini sono sul tavolo del sostituto procuratore, che dovrà decidere in merito. Le stesse ferrovie prenderanno dei provvedimenti disciplinari. Infatti, se la cisterna nell'urto si fosse rotta, la fuoriuscita del cloro avrebbe causato una tragedia dalle dimensioni inimmaginabili, poiché questo gas è uno dei più mortali esistenti. Secondo le dichiarazioni degli esperti una buona parte degli abitanti di Udine avrebbe potuto morire e moltissimi sarebbero rimasti intossicati.
Le operazioni di recupero della cisterna si sono svolte alcuni giorni dopo. Si è preferito evitare il travaso del cloro per ragioni di sicurezza. Così il carro è stato sollevato lentamente da due grandi gru ed adagiato su un carrello stradale, con il quale è stato riportato a Torviscosa per lo svuotamento.
Naturalmente l'incidente ha provocato molte, giustificate, proteste. C'è chi si è lamentato perché certi trasporti pericolosi avvengono per ferrovia, dimenticando che è uno dei sistemi più sicuri. E' forse preferibile trasportare il cloro lungo le strade, dove il rischio di incidente è molto maggiore?

Claudio Canton

L'intermodale è in crisi

Frena vigorosamente in tutta Europa il traffico combinato strada-ferrovia ed a farne le spese è uno dei collegamenti più importanti: dall'inizio di marzo 1999 è stato infatti definitivamente soppresso il collegamento ferroviario a treno completo per container, semirimorchi e casse mobili che per tre volte alla settimana collegava Cherbourg, nella Normandia francese, con il terminal di Novara Boschetto.
Il collegamento shuttle, che garantiva tempi di percorrenza concorrenziali e viaggiava sempre a pieno carico, era nato nel 1996 e veniva utilizzato prevalentemente da ditte inglesi ed irlandesi per l'invio delle loro unità di carico verso il Nord Italia ed era gestito dalla Novatrans (la Cemat francese).
Il motivo di questa mesta quanto improvvisa fine è da imputare alle inefficienze delle SNCF, che hanno dapprima ridotto le prestazioni del treno a causa della mancanza di locomotori e conduttori (un vizio comune, a quanto pare!), poi sono intervenuti gli scioperi che nel corso dell'estate scorsa hanno bloccato qualcosa come 400 treni, fattori che hanno provocato la disaffezione della clientela fino alla decisione della soppressione del collegamento che, a giudizio della Novatrans, non verrà più ripristinato perché nel frattempo le SNCF hanno aumentato le tariffe del 15%.
Il combinato, considerato fino all'altro giorno il modo futuro di fare trasporti, sta dunque facendo acqua da tutte le parti? Sembrerebbe proprio di sì, in quanto non risulterebbe essere più concorrenziale con l'autotrasporto per effetto delle tariffe crescenti della trazione, imposte dalle diverse Amministrazioni ferroviarie, tutte impegnate a fare quadrare i loro bilanci alla virgola, a costo di perdere traffico e dalle deficienze più o meno evidenti che il trasporto su ferro ha dimostrato negli ultimi anni: la sempre maggior duttilità che viene richiesta dagli speditori gioca poi a sfavore del combinato, che per essere economicamente vantaggioso deve avere percorrenze superiori ai 400/500 km, per le quali oggi risulta essere difficile garantire tempi di resa (cioè di consegna, secondo il gergo tecnico) con la massima certezza.
A questa inversione di tendenza del combinato europeo, non si sottrae nemmeno il Friuli-Venezia Giulia, che nel 1998 ha registrato un -16% rispetto ai dati del 1997.
In particolare, al terminal di Udine sono arrivate, tra le altre, 67 unità di carico dalla Romania, 222 dalla Slovenia e 355 dalla Polonia; sono invece partite 125 unità di carico per la Romania, 39 per l'Ungheria e 391 per la Polonia.
Con riferimento alla Germania, il principale mercato di sbocco della nostra industria, il movimento totale 1998 ha riguardato solo 36 unità di carico, con una diminuzione di ben il 92% rispetto ai dati 1997 quando le casse mobili erano state 438 in partenza.
In totale, tra nazionale ed internazionale, arrivi e partenze, il terminal di Udine ha movimentato nel 1998 1.397 unità di carico, valore ben lontano dai picchi registrati nel passato e che inducevano a rosee previsioni, anche con riferimento all'Interporto di Cervignano.
A fronte di esportazioni crescenti, l'unica conclusione che se ne può trarre è che le nostre merci trovano ancora una volta più utile viaggiare sui camion.

Alessandro Fanutti

La grammatica non va in treno!

I carri Tads – tramoggia a carrelli – delle HŽ presentano le seguenti scritte sulle fiancate: «il tetto apribile deve percorso in posizione chiuso » e «caricare proporzionalmente a tutta lunghezza di carro». La seconda è abbastanza comprensibile, ma la prima deve senz'altro intendersi: «il tetto apribile deve viaggiare in posizione chiusa». Possibile che le ferrovie croate non abbiano nessun interprete capace di fare una traduzione meno letterale, essendo l'italiano abbastanza conosciuto in Croazia (specialmente in Istria e Dalmazia), oppure non possono più semplicemente copiare le scritte di un carro italiano della stessa serie?

Claudio Canton

Notizie Flash

Il 24 dicembre la locomotiva E 444 060 si è incendiata nel deposito di Udine. L'incendio, subito domato dai vigili del fuoco prontamente intervenuti, ha interessato la cabina alta tensione creando alcuni danni.

Carlo Pravisano

La 740.108 é stata accesa il giorno 2 gennaio e si é mossa con i propri mezzi sui binari della stazione di Campo Marzio, percorrendo poche centinaia di metri. Sono stati riscontrati alcuni problemi all'iniettore e, cosa ben più grave, ad alcuni tubi della caldaia che dovranno essere necessariamente sostituiti. La corsetta di prova prevista in un secondo momento per la giornata del 9 gennaio non ha avuto luogo per la mancata autorizzazione da parte delle FS. Le stesse FS hanno poi ritenuto necessario sottoporre la caldaia alla prova a "freddo", sebbene la prova a "caldo" appena effettuata non avesse mostrato problemi di sorta. Le cause dei vari malfunzionamenti riscontrati sulla macchina vanno peraltro attribuiti alla scarsa (per non dire nulla) manutenzione, cui la stessa é stata sottoposta da qualche anno a questa parte. In seguito all'effettuazione della prova a freddo (che avrebbe dovuto essere fatta prima di quella a caldo, N.d.R.) sono saltati 10 tubi bollitori. Si stanno ora valutando le modalità per la loro sostituzione.
Nel frattempo prosegue il restauro della 728: in dicembre sono stati prelevati dalla fucina di Ljubljana i nuovi ceppi dei freni per la locomotiva ed il tender (stupore e celato imbarazzo delle guardie al confine che non capivano cosa si stesse trasportando).

Luca Klobas

Cominciano a circolare anche in regione le carrozze a due piani dipinte nei nuovi colori FS.
Inoltre il 6 gennaio al centro della composizione del Romulus diretto a Wien c'era la vettura ristorante nella nuova livrea. Denis Carlutti

Il progetto più realistico per la realizzazione del Corridoio 5 Barcellona-Trieste-Kiev prevede il seguente tracciato: da Ronchi dei Legionari a Trieste in galleria, da qui sempre in galleria si raggiungerebbe Vipava in Slovenia, si passerebbe sotto il monte Nanos e si arriverebbe quindi a Vrhnika, Brezovica e Lubiana.

Claudio Canton

Il 9 gennaio è transitata per Udine la locomotiva E 412.011. Era diretta a Vienna dove è stata sottoposta a prove tecniche.

Enrico Ceron

Il 13 gennaio lo spazzaneve rotativo S 224.001, mentre veniva trasferito dal deposito di Udine a Pontebba per svolgere il suo lavoro in occasione di una nevicata, si guastava in linea e doveva essere riportato indietro al traino di un D 345.
Perciò, a causa della mancata pulizia del piazzale di Pontebba, le operazioni di cambio macchina o di rinforzo, che di norma si svolgono in questa località, sono state trasferite nella stazione di Carnia.

Lauro Furlani

Nella stazione di San Giorgio di Nogaro era esposto alla fine di gennaio l'orario dei rallentamenti e dei ritardi (sic) per la settimana dall'1 al 7 febbraio. Questo è un servizio offerto dall'Assistenza Clienti delle FS.

Claudio Canton

Il 5 febbraio era presente a Udine la locomotiva E 402B.133. Nel pomeriggio è ripartita alla testa di un pesante treno merci, composto da pianali che trasportavano barre di acciaio.

Claudio Canton

In un mio recente viaggio in Austria ho avuto modo di fare alcune osservazioni sulle ferrovie di quello stato.
Sul tratto che da Spittal va verso Salisburgo, la maggior parte dei treni merci viaggia con una locomotiva di spinta in coda (di solito una 1042). Infatti, molte 1042 sono assegnate al deposito locomotive di Spittal. Da qui partono anche dei convogli reversibili simili a quelli FS, cioè composti di tre carrozze. Una curiosità è stata il vedere una carrozza tipo Z che viaggiava in composizione ad uno di questi treni reversibili.
Ho poi visto anche varie locomotive ÖBB nei colori originali (non quelli verdi, ma quelli arancio e bianco): alcune 1042 e 1044, senza contare le 1043. Queste macchine si possono trovare al traino dei curiosi convogli che trasportano le auto nel tunnel dei Tauri. Stranamente non ho visto né delle 1822, né delle 1014 cioè le nuove macchine ÖBB.

Lorenzo Pantani

Il fallimento di una ditta che lavorava per le FS ha portato alla scoperta di una truffa e di un episodio di corruzione avvenuto durante la costruzione della nuova Pontebbana. Infatti, dalle indagini della Guardia di Finanza risulta che il materiale di riporto per la realizzazione del rilevato della stazione di Carnia proveniva da scavi ferroviari, mentre la ditta lo aveva inserito in bilancio come acquistato. Da qui l'accusa di truffa alle ferrovie, che avrebbero pagato del materiale che era già di loro proprietà. La tangente sarebbe stata versata ad un caporeparto delle ferrovie per agevolare la truffa.

Claudio Canton

Il Comune di Cervignano ha chiesto alle FS di poter utilizzare per 50 anni, pagando un affitto, le aree sottostanti il viadotto ferroviario. Se ne ricaverebbero 200 parcheggi.

Claudio Canton

In un incontro, avvenuto tra le FS, la provincia di Udine e le amministrazioni comunali interessate, è stata decisa la soppressione di 15 passaggi a livello che si trovano sulle principali strade di accesso a Udine. Le linee interessate sono la Udine-Tarvisio (tratto urbano di Udine), la Udine-Palmanova e la Udine-Cividale. Inoltre sarà finalmente eliminato il famoso passaggio a livello di Santa Caterina sulla linea Udine-Venezia.

Claudio Canton

Questa notizia, ripresa dalla Settimana Enigmistica, dimostra che non solo in Italia si pensa ad un uso delle sedi ferroviarie che non è quello originale.
In Spagna, il Ministero dei Lavori Pubblici ha trovato un modo semplice ed intelligente per creare posti di lavoro e, nello stesso tempo, rendere un servizio a cittadini e turisti: un vero esercito di addetti trasformerà migliaia di chilometri di tracciati di ferrovie abbandonate in sentieri ecologici, da percorrere a piedi, in bicicletta, o anche a cavallo.

Le novità modellistiche del 1999

Le novità modellistiche per l'anno in corso non sono moltissime: ciò è dovuto al momento di stasi del settore. Si è tutti abbastanza sazi di quello che le case modellistiche ci hanno proposto nel decennio che sta per concludersi cosicché tutto ciò che viene annunciato o proposto suscita poche emozioni ed attese, salvo alcuni particolari modelli. Esempi eloquenti di questo stato di cose sono state le novità uscite nell'anno appena terminato. Le carrozze MDVE della Lima, specie nella versione in colorazione rosso fuoco/grigio polvere sono state pressoché snobbate perché presentavano il nuovo logo FS, nonostante siano sempre tanti quelli che ancora richiedono questo tipo di carrozze, specialmente nella versione di seconda classe, e con le modifiche che sono state apportate a questa nuova produzione, specie al telaio ed ai timoni d'allontanamento. Per contro la BR 18 della Roco, uscita lo scorso mese di dicembre è andata letteralmente a ruba, tanto da costringere la casa austriaca a programmare un secondo lotto di produzione che sarà disponibile nel prossimo mese di aprile; idem dicasi per i nuovi ETR 470 e 480 prodotti da LIMA; anche questi modelli sono usciti a dicembre e sono stati molto apprezzati, anche in questo caso la ditta vicentina ha programmato un altro lotto di produzione per venire incontro alla forte domanda verificatasi.
Queste due eccezioni non devono però illudere più di tanto perché in generale il mercato è in piena stagnazione, e ciò si è constatato anche alla recente fiera di Norimberga, ove molti operatori del settore lamentavano un calo piuttosto vistoso di visitatori e di ordini. Le novità proposte erano scarse per non dire nulle, mentre si potevano ammirare solo modelli appena fabbricati ma che erano stati annunciati come novità negli anni scorsi.
Torniamo al mercato domestico per fare una breve rassegna su ciò che verrà proposto dalle varie case costruttrici nel corso dell'anno.
Cominciamo dalla LIMA che nel suo catalogo propone due E 424, una in livrea castano/isabella e l'altra in tutto isabella nella versione prodotta dalla Breda, con doppia fascia coprigiunto sulle testate; vi sono poi le confezioni aggiuntive per gli ETR 470 e 480 (atto dovuto), ed il convoglio ex Marco Polo ALe 841 per servizi regionali nella livrea MDVE ed una nella nuova livrea XMPR. Sono previste inoltre nuove versioni delle carrozza MDVE e MDVC nella nuova livrea XMPR che si differenziano da quelle prodotte lo scorso anno perché presentano la linea verde sopra la cintura dei finestrini. Non sono previsti nuovi carri merci FS dalla casa vicentina; solo un paio di riedizioni di carri chiusi a tetto tondo dei tipo Gs e Hcqrs ed un carro Eaos con nuovo logo FS. La linea HOBBY LINE delle casa vicentina prevede più novità che non la consorella LINEA COLLECTION; sono previste carrozze in scala 1:100 dei seguenti tipi: gran confort di prima e seconda classe e self service tutte con nuovo logo, inoltre carrozza tipo X nella nuova livrea TRENONOTTE ed infine la solita carrozza self service nella nuova livrea RISTORANTE; sono previsti infine due carri pianale con container, un Interfrigo a carrelli in livrea azzurra ed un carro frigo a due assi in color alluminio.
Sfogliando il nuovo catalogo RIVAROSSI notiamo che oltre alle E 652, appena uscite nella versione di prima serie con fanali di tipo automobilistico, sia in livrea blu/grigio sia in livrea XMPR, avremo la versione di serie della medesima macchina sempre nelle due differenti livree, seguirà un ulteriore ETR 200 in epoca terza con saracinesca del bagagliaio color alluminio e con le scritte ELETTROTRENO sulle fiancate, e, verso settembre, il modello dell'ATR 410, in ultimo verso la fine dell'anno avremo la E 402B. Ed è questa la più importante novità, trattandosi di un modello ex novo, ed anche la sorpresa più rilevante, tenendo conto del fatto che dal catalogo LIMA è scomparsa la E 402A. Questo perché secondo la dirigenza che governa entrambi i marchi sarà possibile vendere un po' di modelli della E 402B anche all'estero vista la presenza di queste macchine sui binari di mezza Europa anche al vero; in un secondo tempo verrà riprodotta anche la E 402A visto che carrelli e telaio sono identici per le due macchine, e pertanto necessiterà solo il rifacimento della cassa. Non sono previste nuove carrozze FS da parte di Rivarossi. A catalogo sono state inserite alcune confezioni contenenti convogli passeggeri e merci composti da modelli provenienti dalla produzione LIMA e dalla produzione RIVAROSSI.
ROCO, tramite l'importatore GIEFFECI, propone alcune riedizioni di modelli già in catalogo da tempo. Vanno segnalate per importanza le D 345 con vetri frontali modificati come al vero, che verranno prodotte nel prossimo novembre con quattro differenti numeri di servizio tra i quali spicca la D 345.1086 del deposito di UDINE. Sono previste inoltre altre quattro E 636 per il mese di settembre, anche qui è prevista la E 636 059 del deposito di TRIESTE. Infine saranno prodotte altre E 412 tra marzo ed aprile con le tampografie riportanti il deposito di assegnazione. Verso maggio dovrebbero essere disponibili una centoporte di seconda classe ed una mista di prima e seconda classe in livrea grigia con nuovi numeri di servizio e le carrozze Eurofima di prima e di seconda classe nella nuova livrea XMPR, con tre numeri di servizio differenti. Per i carri merci è prevista un'unica uscita nel mese di marzo: si tratta di un carro chiuso a tetto tondo tipo Gs con due numeri di servizio differenti e di un carro Gqs.
L'importatore DOC MODELS proporrà alcuni carri merci delle ditte SACHSENMODELLE, PIKO, LILIPUT ed in particolare avremo: da PIKO il solito carro tipo F nella versione in epoca II^{a}, un carro Gmb con garitta in epoca I^{a} ed infine un carro pianale per treni cantiere; da LILIPUT avremo un carro cisterna a due assi con insegne della SOLVAY e da SACHSEN avremo un carro cisterna a 2 assi con garitta in varie versioni, tutte dell'epoca III^{a}.
LASER continua con la stessa dinamicità che l'ha caratterizzata negli ultimi tempi. Dopo l'uscita del carro soccorso a terrazzini a due assi in coppia con un carro F sempre nella stessa livrea, avvenuta in gennaio, e l'uscita in questi giorni di un carro Elmo con garitta e tubo reggitelone, di un carro frigo a sagoma inglese e di una nuova versione del carro Gbhs, avremo prossimamente una carrozza bagagliaio postale su telaio delle centoporte, nelle livree castano e verde (o grigia), una centoporte a cassa in legno nelle livree

verde e castano/isabella, un bagagliaio DI nelle livree grigia e castano senza mantici intercomunicanti, un carro cisterna a due assi con insegne della MONFER ed un altro carro frigo a tetto tondo.
Prosegue la riorganizzazione del gruppo che fa capo a Rivarossi e questo si vede soprattutto nella scala N ove nel catalogo Arnold sono presentate come novità modelli che erano prodotti da LIMA e RIVAROSSI. Così nel catalogo della casa tedesca troviamo come novità la E 444 in due versioni e la E 447 delle FS, le carrozze UIC-X di prima e seconda classe nelle livree grigia e rosso fegato, quest'ultima con il nuovo logo FS ed infine, unica novità tra i carri merci un Gs in epoca III^{a}.
Tra i modelli di altre amministrazioni che verranno prodotti nel corso dell'anno segnaliamo solo quelli più salienti: LIMA riprodurrà il suo bel TGV nella versione DUPLEX e PENDULAIRE, il nuovo ICT delle DB, le confezioni aggiuntive per l'ETR 470, l'ETR 490 della RENFE, e l'S220 delle FR, e la locomotiva 14 delle NSB. RIVAROSSI dovrebbe riprodurre la Ae 315 delle SBB-CFF in quattro versioni, la 1040 delle ÖBB, le automotrici svedesi al vero derivate dalle ALn 668, le locomotive a vapore BR 18 delle DB e la 141 R della SNCF (che sia l'anno buono per questa locomotiva visto che è proposta da ormai cinque anni senza mai essere prodotta?); infine la casa comasca propone un nuovo carro merci, si tratta di una cisterna a carrelli da 63 m³ che verrà prodotta nelle versioni della OMV, della SHELL e della VTG quest'ultima in un set di tre pezzi. Piko dovrebbe presentare la E 63 delle DB annunciata lo scorso anno. Fleischmann presenterà una locotender delle DB e ROCO verso fine anno proporrà la tanto annunciata 310 delle ÖBB.
Quest'anno saranno poche le novità rispetto al passato, comunque sono abbastanza per soddisfare le più svariate attese e per svuotare le nostre tasche, mandi a tutti.

Angelo Rigon

L'AISIF

Sono da diversi anni socio SAT e con questa associazione ho cominciato a conoscere il mondo della ferrovia, ma vorrei proporre ai lettori di **il tender** un problema incontrato da molti studenti italiani di Ingegneria.
Quali sono al giorno d'oggi le opportunità offerte ad uno studente appassionato del campo ferroviario in Italia?
Accomunati da questo problema ci siamo riuniti, noi, studenti provenienti da diversi atenei: Milano, Reggio Calabria, Roma, Cagliari, ecc. e così è nata recentemente AISIF, Associazione Italiana Studenti Ingegneria Ferroviaria che in ambito universitario e post-universitario funge da tramite tra aziende e studenti laureandi o neolaureati appassionati di ingegneria ferroviaria.
L'Associazione sostiene la cultura ferroviaria promuovendo e sviluppando tali temi tramite seminari ed incontri, visite alle aziende, la gestione di una biblioteca interna e coordina stage e tesi di laurea presso aziende. Assiste inoltre i soci all'atto dell'iscrizione e durante la partecipazione a convegni nazionali ed internazionali. Il calendario annuale prevede appuntamenti in tutta Italia e si interessa dei diversi aspetti del settore: opere d'arte, elettrotecnica, meccanica, gestione del trasporto, ecc..
AISIF rappresenta sempre di più un network tra studenti universitari e neolaureati, coadiuvati da docenti di diverse Università italiane e dalle aziende con le quali mantiene rapporti costanti. Per quanto riguarda gli stage e le tesi presso le aziende AISIF informa periodicamente i suoi iscritti sulle possibilità di effettuare tesi e, sulla base dei dati forniti dagli associati, opera una prima selezione dei candidati con interessi affini a quanto richiesto dall'azienda.
Al sito INTERNET:
http://aisif.home.ml.org
si possono trovare informazioni recenti ed aggiornate su AISIF ed il calendario degli appuntamenti più prossimi.
AISIF non opera a scopo di lucro e vive con i contributi degli associati, delle aziende e degli enti che la sostengono.
Requisiti per l'iscrizione ad AISIF sono la frequenza di un corso universitario, preferibilmente in Ingegneria, od il possesso di un titolo di laurea entro i cinque anni dal suo conseguimento.
Le relazioni interne sono gestite tramite la distribuzione di **bollettini periodici,** la pubblicazione assieme ad altro materiale ed al calendario degli appuntamenti sul **sito INTERNET** di AISIF e l'organizzazione di incontri tra gli associati.
Per ulteriori informazioni potete telefonare ad ore serali a Marco Paviotti, tel. 0432928019 oppure tramite posta elettronica all'indirizzo:
aisif@geocities.com
Recentemente AISIF ha organizzato lezioni presso le Università di Firenze e di Trieste sulla dinamica del carrello e sugli impianti di smistamento, visite al Centro di Dinamica Sperimentale delle FS S.p.A. ed allo scalo di Cervignano, visite alle aziende come la Breda costruzioni ferroviarie S.p.A. ed era presente tramite i suoi delegati al Congresso Mondiale sulla Ricerca Ferroviaria.

Marco Paviotti
Presidente di AISIF

AISIF
Associazione Italiana Studenti Ingegneria Ferroviaria
via Galeazzo Alessi, 137
00176 Roma
c/c postale n° 94484003

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 12 – Anno 4 (N° 1 / 1999)
Allegato al Supplemento al N° 2- Marzo '99 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio